

**F 规划师论坛**

编者按：今天，关于生态城市建设的理论研讨，无论是在国内还是在国际上都越来越热烈，越来越引起人们的关注，生态城市规划与建设的实践也越来越丰富。在研讨与实践的过程中，人们发现，关于生态城市，关于生态城市建设，我们现在的认识委实是太浅，太过于片面了。2002年8月，在深圳召开的“第五届国际生态城市大会”发布了《深圳宣言》，提出了生态城市的建设原则与评价、管理方法，将生态城市建设理论向前推进了一大步。于是，生态城市规划、建设、管理的具体技术途径，测度指标体系的建立等问题，便顺理成章地凸显在我们面前。为此，本刊特邀宁波大学曹伟先生作为本期《规划师论坛》主持人，以“我们离生态城市究竟还有多远”为主题，组织了来自不同国家和地区的7篇文章，从生态理念、生态卫生、生态安全等多角度、多侧面，对生态城市的建设问题进行探讨，希望能对生态城市建设的推进有所裨益。欢迎广大作者、读者参加到我们的讨论中来。

# 在历史中重新塑造城市

Richard Register 著；曹伟，彭敏编译

（国际生态城市建设协会，美国）

[摘要]城市是历史时代的产物——它们导致的结果却是对我们星球上的生物及物资资源的巨大浪费。因此，城市应被看作是一个生命系统，类似于其它生命系统，诸如生物体一样共同遵循生态法则，同时城市应回到为人而设计的初衷。21世纪的人类生态建设最重要的选择就是根据“就近原理”建设一些密集的多功能的复合型建筑，尽可能地避免无计划地使用土地。这种建设方式是健康的，也是为有机体以及村庄、乡镇和城市设计的关键所在。

[关键词]生态城市；可持续性；新城市主义；就近原理；步行城市

[文章编号]1006-0022(2003)01-0005-03 [中图分类号]C912.81 [文献标识码]A

## Reshaping Cities in Our Historic Context/Richard Register

[Abstract] Cities are the production of certain historical period —— they lead to great waste in living and resources. So, city should be regarded as a life system, similar to other ones. At the same time, city is designed for human beings. And the most important choice of biological construction in 21 century is to construct some crowded, mixed functional buildings and avoid planless land use as much as possible. This is the healthy way and is key to organism and village, town and city design.

[Key words] Ecocity; Sustainability; New urbanism; Theory of proximity; Pedestrian city

在人类对地球所做的很多破坏性建设中，最明显的表现就是疯狂地建设城市，以致造成恶劣的影响。相信新世纪之初，应是人类正确面对这些影响之时。

人类正在致力于建造城市，这是引起气候变化和生物圈崩溃的主要原因。但如果我们选择根据生态原则来重塑城市，这将是送给后人的最好礼物。现在是人类大决策的时刻，这一时刻无疑将决定着人类能否与宇宙和谐共存。我希望有一天我们的后人能这样评论我们：“虽然我们不记得他们的名字，但他们的行动保证了我们的未来生活。”

### 1 城市必须是为人的设计的

“在地球的历史上我们现在正处于紧要关头，现在人类必须选择自己的未来。世界变得越来越独立，也越来越脆弱，未来既处于危险之中，又有着光明的前景。我们必须承认在文化和生活形式的多样性中，我们有着共同的命运，是一个人类家庭，也是一个地球社区。我们必须团结在一起，创造出可持续的，建立在对自然、人权、经济公正与和平文化尊重基础上的全球社会。要达到这个目标，我们地球人，必须相互宣告我们的责任，宣告我们对更好的社区生活和后代的责任。”

“社区生活的活力和人类的幸福取决于地球的生态健康因素——各种动植物、良田沃土、纯净的水源和清新的空气……保护地球活力、

### 主持人语

#### 走向广义生态城市

生态城市已经成为城市管理者、经营者乃至学术界共同追求的目标。我们的城市离生态城市还有多远？一些号称生态城市的城市是否已经达标？这个标准是什么？在生态城市这个问题上，我们对世界了解多少？世界又了解我们多少？8月下旬，我参加了深圳“第五届国际生态城市大会”，自此以后，一直在思考这样一些问题。

我认为，真正意义上的生态城市或社区，应该是在加强环境“存在”方面的建设外，更加重视人的“生存之道”，倡导天人合一的“和谐之美”，即重视人与环境的和谐，人与环境的融合，努力提高人们的生态文化素质和生态安全意识。只有这样才能将停留在狭义观念的生态城市转向人与环境同步协调发展的广义生态城市。从这个意义上讲，当下我国真正意义上的生态建筑或城市尚不多见。另外，生态问题像经济问题一样，已经走向全球化；生态城市不是“城市”加“生态”的简单叠加，它是一个与外界、与世界有着紧密联系的生态系统。因此，我们必须将自己关于生态城市的思考置于全球生态系统的大背景之下。

建设生态城市，任重而道远，但此乃城市发展的必由之路。

### 主持人简介：

曹伟(1962-)，男，清华大学建筑硕士，现为宁波大学特聘教授，东南大学建筑系博士生。研究方向：城市生态安全及其预警系统、广义城市生态技术。

多样性及其美观是神圣的。”

可持续性有很多定义。我们可以简要回顾一下“汽车横行”和高度机械化的年代，城市不可能仅通过提高结构技术就能保证其可持续性，相反我们要从根本上改变那种城市结构。我们需要回顾城市设计的初衷：城市必须是为人的设计的。毫无疑问，我们可以提供各式各样建设城市的“机器”，如电梯、有轨电车和火车，以及一些有特殊功用的车。但是汽车、高速公路、低密度郊区化和廉价能源对社会和自然的发展并不是健康的。我们应该真正地按照人的肉体和精神来设计城市，这样我们在现实中才能与地球共存，并到达美好的未来。

城市首先应是一个步行的环境，在它的进化过程中，来自于其内部以及外部的压力逐渐形成了它的结构及其可持续发展潜力。从9000年前的土耳其Catal Huyuk城到5500年前的美索不达米亚(Mesopotamia)地区，城市规模都不大，安宁，且与临近地区的城市联系紧密，它们之间是可以步行通达的，或者正如Jieff Kenworthy在前两次生态城市会议上所说的，它们是步行城市。

在美索不达米亚城市时代以及随后的几百年，长期战争的压力使得城市规模变得更小。在早期的欧洲国家，密集的城墙变成了国家的边界。当时连年的战争使得高墙后的城市变得愈加拥挤。庞大的帝国与各个城邦不断开拓疆土，同时促进了兽力(主要是马车)与人力轮车运输的广泛使用，这种应用又促进了城市的繁荣。在19世纪的英国、美国以及欧洲和世界的其它地方，火车将小规模区域(如卫星城)，带到离市区相当遥远的地方，使得物质形式更加分散。在19世纪后期，钢筋混凝土以及电梯的发明使得高层建筑出现了；电灯和电扇的发明使得建筑更加密集庞大。城市相应地变大、变高、变宽广。

随着20世纪初汽车、汽油以及铺面材料的批量生产，城市形态开始发生全面变化，从一个为方便人们经济、社会和文化交流的小规模城市结构转变为极其分散的结构，城市大面积向外延伸。

今天，在世界的许多地方，市民如果没有小汽车，就注定要被排除在城市活动之外。美国许多城市的市民都依赖小汽车，如果没有车简直寸步难行。但现在的情况是，在许多地方有车的人也是哪里都不能去，因为他们被交通堵塞给堵住了。人们成了汽车的附属物。

但是，原则是从古到今、恒久不变的：城市越紧凑并且存在不同的步行结构，越可持续。相反地，城市越分散越是依赖高速交通，就越不可持续。

适用于全球的最基本和最简单的原则是：任何复杂的、活的有机体都是三维的，而不像平板纸似的只有二维。有一些资深评论家能够预测哪些城市即将面临灾难，如美国的学者和作家刘易斯·芒福德评论的就是19世纪20年代到60年代的事。但是在城市的历史上，移民到美国的意大利人Paolo Soleri清楚地说道：“城市是复杂的、活的系统，只能是三维，而不能是二维，不能是一纸平面。”

说说关于汽车及其相关基础设施的破坏性程度吧。这种破坏并不是在所有地方，但在我的家乡加利福尼亚，郊区化肯定是自然的主要杀手。国家野生动物联盟是美国最大的环境组织，成员超过300万人。其经过一番调查研究，写出了报道——《修建天堂》，提出在加利福尼亚濒临灭绝的生物中，有66%是郊区化造成了它们的生存危机。在美国，每年有50万人死于交通事故，300万人由于空气污染而死于肺病、心脏病和其它疾病。

然而硬币的另一面是正面，并且这个正面就是指为人民而建的城市。而我认为实际上那个正面指的是生态城市。看看当代历史吧。我们可以看到许多鼓舞人心的例子。从1972年开始，库里提巴通过使用“专用街”(专为公共汽车的使用设置的街道)的方式协调了城市公共交通体系的发展，街道沿线布置了更加密集的住宅、社区服务和活动中心。大约有27个街区，几十个漂亮的广场，大型的停车场地和半天然的开放空间，河流小溪环绕四周。在欧洲，许多城市都有免费停车区，许多不许行人入内的广场在19世纪40年代到19世纪70年代

都变成了停车场，现在这些停车场也在重建，增添了许多以人为本的功能。许多城市的自行车道都已经有了几千英里长，有轨电车线也在建设或重建中。

## 2 新城市主义

在经历了发达资本主义国家城市人口大批郊迁带来的城市空心化退潮之后，近年来，西方发达国家提出了城市建设主张——“新城市主义”，回归都市核心区的呼声日益成为国际流行的城市发展主旋律。美国有一个运动叫做“新城市主义者”，他们支持一种古老的住宅郊区化的设计和规划：即比通常的新美国郊区更为紧凑，以游廊和有着良好过渡的中心地带为基础，但也允许汽车出现在典型的美国人家。许多新城市主义者都是建筑师，他们提倡和设计的，他们的开发商建造的，都是分布在火车站附近0.25英里(约0.4km)处的一些三、四层的建筑。用该运动的支持者的话来说，这种方式叫做“桥梁战略”。他们认为，这种战略的方向是对的。但是桥梁是通向哪里的呢？我认为，桥梁是通向生态城市的，是通向经过深思熟虑的城市的，是通向楼层高于四层的城市的。如果我们修建梯形房屋(采用我们过去的方式)，我们建屋顶花园，养鸟，并提供地方供市民参观、工作或居住，我们难道不能想象充满生活气息的美丽的高层建筑城市吗？这样的建筑和由这样的建筑组成的城市将是生态的、健康的城市。

这样的城市可以被看作是与其它生命体系相类似的一个体系，就像生物有机体，要遵从生态规律。复杂、健康的有机体都是三维结构的。各个器官系统在短距离内相互联系，有益于整个生命体，有益于发挥整个有机体的功能。这是Paolo Soleri的核心思想：短距离的连接产生高效、低浪费。

对活的有机体和对城市来说，平面结构都需要更长的连接线——以这种方式运行的有机体大多是静脉和动脉，仅仅是传输营养和体内的信息都需要花费很大的力气。这样的有机体只会是低效

的。如果存在这样的有机体,那简直就是浪费。实际上根本就不存在这样的有机体。然而,只要我们愿意出钱建造、买汽油、铺路、治理污染、处理交通事故等等,城市还是可以被设计、组织和建造成这样的。当然,美国的大多数城市都是设计成这样,其结果是大大破坏了地球的生物资源和物质资源。大量证据甚至表明,全球气候的变化都是我们建设城市的方式引起的。

在21世纪初,人类做出的一个重要选择就是:建设一些密集的多功能的复合型建筑,建设紧凑的城市,尽可能避免无计划地使用土地。像商业区、教育设施、自然景观有时可以考虑以居住区为中心进行设计,将这些多姿多彩的活动通过设计放到一起,我们称之为“就近通道原理”。

今天,许多国家都在效仿美国在郊区化进程中的破坏性做法。中国好像正在沿着那条路走。但是,我现在在这里敬告你们:汽车和郊区化发展会对自然和社会造成巨大的破坏,在生态原则的基础上,根据生活和行人的需要所设计的城市能够促进经济发展并确保生态平衡。

### 3 城市转型

关注更为广阔意义上的城市转型,我们会发现城市设计中大有发展前途的几个方向,其中生态意义上的健康城市无疑是可持续发展的城市。那么,在全球城市转型的过程中,中国的潜在作用是什么呢?

中国尊重自然已经有很长的历史,其哲学体系也很注重与自然的对话。许多人认为,西方的文化、经济与军事的传统来自欧洲,后来传至美洲。2000年来这种文化以一种复杂性和微妙性的方式,对自然进行掠夺。直到近些年,人们受生态科学的启发才开始对自己的行为进行反思,并进一步提出:科学应走出实验室,更多地关注于生命、环境、生物圈进化与自然资源。今天,东西方文化通过商业、贸易、旅游等方式走到了一起。现在到了决定将城市转变为以人

为本还是以车为本的时候了。这是一个至关重要的选择。

### 4 为人而设计的城市实例

巴西的库里蒂巴是世界上广泛应用生态原则、生态政策和生态项目的领先城市。市政府修建了适于公交车通行的街道,街道一直延伸到有高密度开发带的市中心。在高密度游廊的周围允许一定量的低密度开发,常常有大面积绿地和自然开放空间。因此,库里蒂巴创建了一个很好的土地使用和交通运输系统。该运输系统工作效率高,给城市节约出了大量能源用来修建河堤、开发田地以解决防洪问题。由于防洪区没有房屋建筑,洪水来了不存在对居民的危险,只会留下少量的泥沙灌溉田地。这种开发模式给植树造林,修建自行车道和人行道预留了大量空间。自行车在郊区更有优势。

在公共领域,建设密度越高,投资潜力越大。库里蒂巴有27个带有自行车道的街区,其街道的铺路极其美丽。城市公共空间色彩鲜明,步行条件良好。

库里蒂巴的公交系统是世界著名的,其效率可以和地铁相提并论,而且据库里蒂巴政府官员透露,该公交系统的花费仅仅是地铁的1/300。这样一个系统一旦建成,就意味着为城市省下一大笔钱,这一大笔钱可用于社会活动和购买土地,以利于自然保护和增加绿地。

“地铁站”是库里蒂巴市长Jaime Lerner在1972年生态政策才刚刚开始实施的时候发明的。乘车者可在一拐角处购票后进入站内,在一个漂亮的遮篷下等车。汽车到达时,车上会放下一块斜板到地面,可供3个人肩并肩地上下车,其速度可与地铁媲美。该系统可使人们轻松、便宜、迅速地到达城市的各个角落,被认为是库里蒂巴经济和生态成功的实例之一。

库里蒂巴有着非常现代化的建筑。但如果你走近它,你会发现很多有趣且很生态的细部。比如,某个建筑有开着的窗子,可用于通风和降温。而在美国,几乎所有的建筑都是一样的,都有密封

的窗户,且需要消耗巨大能源来通风和降温。再如我们召开第四届国际生态大会的纪念性建筑。该建筑的大厅内有一条人工小溪。要是美国,这是不可能的,因为人们可能会因此而扭伤了脚踝要起诉业主。在美国,建造如此漂亮、生态的建筑物,个人要承担更多的责任。

在到处是汽车、停车场和郊区化的高速时代,城市建筑的屋顶常常被人忽视。在加州奥克兰,在离我的住处不远的地方有一个屋顶花园,是世界最大的屋顶花园之一,看上去就像一个普通的公共花园,有小湖。但实际上它是一个五层楼的停车场的屋顶,占地约一个城市街区的3/4。从生态学的观点来看,屋顶花园可以做得更为成功。

在美国,大多数人都不是在生态原则的基础上重新设计城市的。相反,许多人,甚至是一些很有觉悟的人,都在尽力提高现有城市的汽车或其它物品的使用。当人们不习惯思考整个生态系统的事情,或有机体系中相互关联、相互独立的部分,而一味地提高汽车的使用,这实际上只能造成整个体系更加恶化。这不是理论,而是事实。

第三届国际生态会议上,来自三十几个国家的代表起草了一份文件叫“国际生态重建计划”。其目标是重新布置所需要的单位、政策和特定工具,如果当真要重新设计和重新建设城市的话。我们会以此次会议为起点,并试图将国际生态重建计划带到可持续发展世界高峰会议上,带到世界各地的各个民族和政府中。

(注:根据作者提供的“深圳会议”演讲稿编译、整理,内容有删减;标题为编译者加)

[作者简介]

Richard Register,男,国际生态城市建设协会主席,美国生态城市建设股份有限公司总裁,第1届~第4届国际生态城市大会主席和发起人。

[译者简介]

曹伟(1962-),男,宁波大学岗位教授,东南大学建筑系在职博士生。

彭敏(1979-),女,本刊编辑,广西建筑综合设计研究院干部。

[收稿日期]2002-10-27